RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

The Coasting Trade of Eastern Canada

Summary Report

No. 1986/08

Canada

THE COASTING TRADE OF EASTERN CANADA

SUMMARY REPORT

by

R. Abbott
Z. Mockus

Canadian Transport Commission
Research Branch
Transport Industries Analysis
Report No. 1986/08
October 1986

First Printing, March 1987

Canadian Transport Commission
15 Eddy St., 15th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

©Minister of Supply and Services Canada 1987
Catalogue Number TT72-1986/08E
ISBN 0-662-55023-4

Printed in Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

PREFACE

The present summary report provides in one volume data and information concerning Eastern Canada's coasting trade which have not hitherto been produced collectively. It examines the major characteristics and operations of coastal shipping in Eastern Canada, and highlights associated emerging trends and issues. The discussion covers such disparate elements as the Eastern Arctic Sealift, services to Newfoundland and Prince Edward Island and the support of oil exploration off the East Coast.

Whenever possible, the Commission makes publicly available the results of its research and the present report is offered in line with this policy. The opinions expressed are, of course, those of the author and do not necessarily reflect the views of the Canadian Transport Commission.

R.W. Lake
Executive Director
Research Branch

August, 1986

Canada

TABLE OF CONTENTS

PURPOSE AND SCOPE 1

LEGISLATIVE BACKGROUND 2

SUMMARY OF OBSERVATIONS 4

TABLES

1 Total Marine Traffic Through Canadian Ports, 1979-1983 5

2 Number of Vessels by Type of Cargo or Purpose for Which Waivers have been Granted by the Water Transport Committee, 1975-1984 8

3 Waivers Granted by Flag of Registry 9

4 Canadian Coasting Trade (East Coast and Great Lakes -- Fleet Summary as of December 1984 15

5 East Coast Operators Ranked by Deadweight Tonnage of Fleets, December 1984 17

6 Eastern Canadian Fleet, Age Distribution by Vessel Type, as of 1984 19

7 DMA Fleets, 1977 and 1984 20

8 Summary - Eastern Arctic Sealift Operations 23

9 Supply Vessels - East Coast, Vessels Working as of October 1, 1985 25

FIGURES

Figure 1 Atlantic Region Ports 11

Figure 2 Great Lakes Region Ports 12

PURPOSE AND SCOPE

The evolving economic environment affecting Canada's coasting trade and the many existing and proposed legislative and temporal changes reflecting this evolution make it timely for a detailed study of conditions in, and the documentation of, Canada's domestic trades. This document represents a summary of the observations contained in a lengthy working document* produced by the Research Branch.

The objectives of this study are to examine and document the characteristics and operations of shipping firms serving Eastern Canada's coasting trade and to determine the volumes and types of cargoes being carried in this trade, as well as to document the extent of foreign flag participation and to evaluate any patterns or trends which are apparent.

The terms "coasting", "coastwise" and "domestic" are used virtually interchangeably throughout this report. The *Canada Shipping Act* defines the "coasting trade of Canada" as including "the carriage by water of goods or passengers from one port or place in Canada to another port or place in Canada".**

---

* Canadian Transport Commission, Research Branch. *The Coasting Trade of Eastern Canada*, WP 20-86-09, August 1986.

** The *Canada Shipping Act* Chapter S-9-1970, Section 2.

The waterborne commerce of the Great Lakes and St. Lawrence region today forms an integral part of the domestic shipping pattern. Whereas, before the completion of the St. Lawrence Seaway in the late 1950s ships operating in this region may have been physically separated from the Atlantic Coast, now the majority of Canadian vessels can and often do trade in and out of this inland waters sector. Thus, the term "coasting" is not specific to the Atlantic and Pacific Coasts.

Initially, the domestic shipping industry as a whole is examined to place it within a legal and total trade context. However, the second part of the study concentrates exclusively on the eastern Canadian component which includes such disparate elements as the Eastern Arctic Sealift, services to Newfoundland and Prince Edward Island and the support of oil exploration off the East Coast.

Only firms owning and/or operating Canadian registered vessels exceeding 1 000 gross registered tonnes (GRT) and based in Eastern Canada are examined in detail.

LEGISLATIVE BACKGROUND

Canada's merchant shipping policies remained under strong British influence until well into this century. Commonwealth vessels operated in Canadian domestic trades on virtually an equal footing with Canadian flag vessels. Only in 1965, following the opening of the St. Lawrence Seaway, did

the Canadian government move to restrict the coasting trade within the St. Lawrence River system to Canadian flag vessels.

During the 1970s, the government moved further towards reserving the coasting trade to Canadian flag operations by withdrawing from the Commonwealth Shipping Agreement and introducing an Act, which was never passed, to restrict domestic movements of cargo to Canadian vessels.

Currently, Transport Canada made a number of proposals regarding the coasting trade in its paper *Freedom to Move*, issued in mid-1985.* The primary areas of change to the *Canada Shipping Act* are to be as follows:

(1) The reservation of the coasting trade for Canadian ships;

(2) the extension of the jurisdiction of the Act to 200 nautical miles or to the limits of the continental shelf, whichever is greater;

(3) the expansion of the scope of the Act to include all commercial marine activities except for fishing; and

---

* Transport Canada, *Freedom to Move*. Ottawa, Minister of Supply and Services Canada, Catalogue No. T22-69/1985E, 1985.

(4) the retention of the waiver system, with specific provision for conditional exemptions.

SUMMARY OF OBSERVATIONS

General Perspective

In 1983, Canada's marine traffic totalled 313.8 million tonnes of which 43% was domestic and 57% international traffic. (See Table 1.) About a third of the international tonnage moved between Canada and the United States. While Canadian flag vessels are active in the transborder trades, particularly on the Great Lakes, they lifted less than 1% of the cargo in the non-U.S. international trades during 1982.

On the domestic transport scene, in recent years water transport has been increasingly relegated to a narrowly defined role. Rail and truck carriage have eroded much of the traffic which once was dependent upon water. Today, the domestic water transport mode survives only where the cost of developing land transport has been prohibitive, where ferry services fill a gap in a road or rail system or where large volumes of bulk commodities require movement. This is reflected in the decreasing share of freight operating revenues going to the marine mode. In 1960, maritime carriers moved 32.7% of domestic freight tonnage and received 13.7% of operating revenues; while in 1981, water's shares were 34.7% and 7.3%, respectively.

Table 1

TOTAL MARINE TRAFFIC THROUGH CANADIAN PORTS

1979-1983

(in millions of tonnes)

	Unloadings (Imports)					Loadings (Exports)					Total Trade				
	Domestic	International			Total	Domestic	International			Total	Domestic	International			Total
		Total	U.S.	Other			Total	U.S.	Other			Total	U.S.	Other	
1979[1]	79.0	75.4	45.1	30.3	154.4	79.0	146.1	54.6	91.4	225.1	158.0	191.2	99.7	121.7	379.5
1980[2]	82.8	68.3	38.8	29.5	151.1	82.8	143.5	37.8	105.7	226.3	165.6	211.8	76.6	135.2	377.4
1981[3]	71.3	68.2	38.1	30.1	139.5	71.3	145.4	40.6	104.8	216.7	142.6	213.6	78.7	134.9	356.2
1982[3]	65.9	48.7	29.3	19.4	114.6	65.9	125.3	26.4	98.9	191.2	131.8	174.0	55.7	118.3	305.8
1983[3]	67.7	48.9	28.9	20.0	116.6	67.7	129.5	29.7	99.8	197.2	135.4	178.4	58.6	119.8	313.8

Sources: Statistics Canada, Catalogue No. 54-210, for Domestic Traffic.

[1] Catalogue No. 54-209, Table 4, for International Traffic.

[2] Transportation and Communications Division, Gaston Lévesque, Computer Run.

[3] Catalogue No. 54-211.

Foreign Flag Carriage

Commonwealth vessels have historically been allowed to participate in Canada's coasting trade, outside of the inland waters sector. Other foreign flag vessels have also been allowed to load domestic cargoes after obtaining a waiver from Canadian authorities. Historically, foreign flag vessels made a significant contribution to Canada's coasting trade. In the 1950s, for example, 10-15% of total annual domestic tonnage still moved by foreign flag ships. But in recent years, the overall trend appears to be towards almost exclusive carriage by Canadian flag vessels and by 1983, the percentage carried by foreign flag had fallen to an all-time low of 0.3%.

Intercoastal Trade

In recent years, no scheduled services have been operating on the intercoastal route (British Columbia to Eastern Canada or vice versa). However, individual shiploads of coal, fuel oil, steel and similar bulky products have moved through the Panama Canal to Canadian destinations on the opposite coast. Foreign flag vessels have predominated in these intercoastal trades; however, the current low levels of traffic on this route make its practical importance to the country negligible. In 1983, no tonnage at all moved in the intercoastal trades.

Waivers

The number of waivers granted annually by the federal government to allow foreign flag vessels to participate in domestic trades is now significantly higher than in the 1960s and early 1970s. For example, in 1968, a total of 31 waivers were granted with 16 of the waivers applied to tankers and 9 to seismographic vessels. By 1975, 56 waivers were granted with tankers still accounting for over half of the total. Waivers tended to be used for specialized shipping needs while the number of waivers for general dry cargo vessels was consistently low (see Table 2).

By 1983, the emphasis had shifted to a new area of marine activity — offshore exploration. Waivers for vessels involved in seismic surveys, offshore drilling and offshore servicing, together accounted for 81 out of the total of 140 waivers granted, or 58%.

As the demand for vessels has shifted to the offshore sector, the countries of registry of the vessels receiving waivers has also shifted (see Table 3). In 1975, 13 out of the 25 waivers given to petroleum tankers went to those of Liberian registry while in 1984 only two vessels of Liberian registry received waivers. In 1983, the U.S. and Canadian registries accounted for 104 out of the 140 waivers granted. Canadian flag vessels receiving waivers were largely foreign-built, non-duty paid vessels employed in the offshore industry (which are free to operate in international trades but become subject to duty upon entering domestic commerce). The U.S. flag

Table 2

NUMBER OF VESSELS* BY TYPE OF CARGO OR PURPOSE FOR WHICH WAIVERS HAVE BEEN GRANTED BY THE WATER TRANSPORT COMMITTEE

(1975-1984)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	10-Year Totals
Dry Cargo (Incl. Cont. Ships)	4	7	10	10	9	6	9	19	8	9	91
Tankers - Petroleum	25	17	20	9	29	34	17	3	2	-	156
- Other Liquid	5	4	3	5	11	11	7	7	6	6	65
Ferries - Incl. Ro-Ro, and Rail Car	6	2	-	2	3	5	5	2	7	3	35
Passenger (Day Cruises)	1	1	-	-	2	-	1	-	-	3	8
Tugs	4	5	2	3	10	9	2	3	5	6	49
Work Barges	5	3	5	5	9	14	7	23	19	8	98
Dredges	-	-	-	-	2	-	5	3	1	2	13
Cable Layers	-	4	2	1	1	-	-	2	4	4	18
Research	1	1	-	-	-	-	1	-	4	1	8
Seismic Surveys	-	-	-	-	1	1	4	12	10	3	31
Offshore Drilling	-	-	-	1	1	-	-	4	9	7	22
Offshore Servicing	2	-	-	3	7	7	7	37	62	62	187
Other	3	-	-	-	-	-	-	-	3	17	23
Totals	56	44	42	39	85	87	65	115	140	131	804

* Based on number of approved waivers — some vessels are given multiple waivers in a given year, particularly in the Offshore Servicing category.

Source: Canadian Transport Commission, Water Transport Committee.

Table 3

WAIVERS GRANTED BY FLAG OF REGISTRY

(1975-1984)

Flag	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	10-Year Total
Canada	-	1	1	-	2	1	3	22	54	61	145
U.S.	18	14	9	12	33	31	25	40	50	24	256
UK	5	6	6	5	8	5	2	9	7	6	59
Bermuda	3	-	2	-	-	-	1	1	2	-	9
Liberia	14	11	10	6	7	12	5	2	1	2	70
Panama	1	1	1	2	5	-	3	3	3	6	25
Belgium	-	1	1	-	-	-	-	2	6	-	10
Japan	-	1	1	-	3	5	4	4	5	1	24
Norway	3	-	1	7	4	5	2	15	4	7	48
Greece	1	2	-	2	8	6	1	1	1	-	22
W. Germany	-	1	1	1	3	4	10	7	3	2	32
Netherlands	1	3	2	-	2	-	3	1	1	3	16
Sweden	3	1	-	1	2	2	1	1	1	1	13
Denmark	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	3
France	3	-	-	1	-	-	-	2	-	4	10
Italy	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
South Korea	-	-	1	-	2	1	-	-	-	-	4
Singapore	-	2	-	-	1	2	-	-	-	-	5
Spain	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
U.S.S.R.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Finland	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2
Malaysia	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	2
Foreign (Unknown)	3	-	6	1	4	10	5	2	-	14	45
Total	56	44	42	39	85	87	65	115	140	131	804

Source: Canadian Transport Commission, Water Transport Committee.

vessels receiving waivers in 1983 also were largely employed in either the offshore or the tug and barge sectors.

Over the 10-year period, 1975 to 1984, the United States registry has accounted for slightly over one third of all waivers granted (256 out of the total of 804). The United Kingdom and other European flags together accounted for 29% of the 10-year total and flags of convenience represented slightly over 14%. Only in 1982 did the granting of waivers to Canadian flag vessels become a significant element in the pattern; however, over the 10-year period these vessels accounted for 18% of the total waivers granted.

Eastern Canada

The Trading Framework

The shipping companies and fleets operating in the domestic trades of Eastern Canada are as diverse as the geography of the region itself. Extending from the inland waters of the Great Lakes and St. Lawrence to the coastal seas of the Atlantic Provinces and the waters of the Eastern Arctic is a vast network of ports and navigable waters. Figures 1 and 2 illustrate this network of ports. Some eastern Canadian operators restrict their transport activities to a single region or trade, but the majority operate across regional boundaries and solicit a variety of cargoes.

To further add to the diversity, the shipping industry of Eastern Canada has long been based on an integrated pattern of domestic and

Figure 1

ATLANTIC REGION PORTS

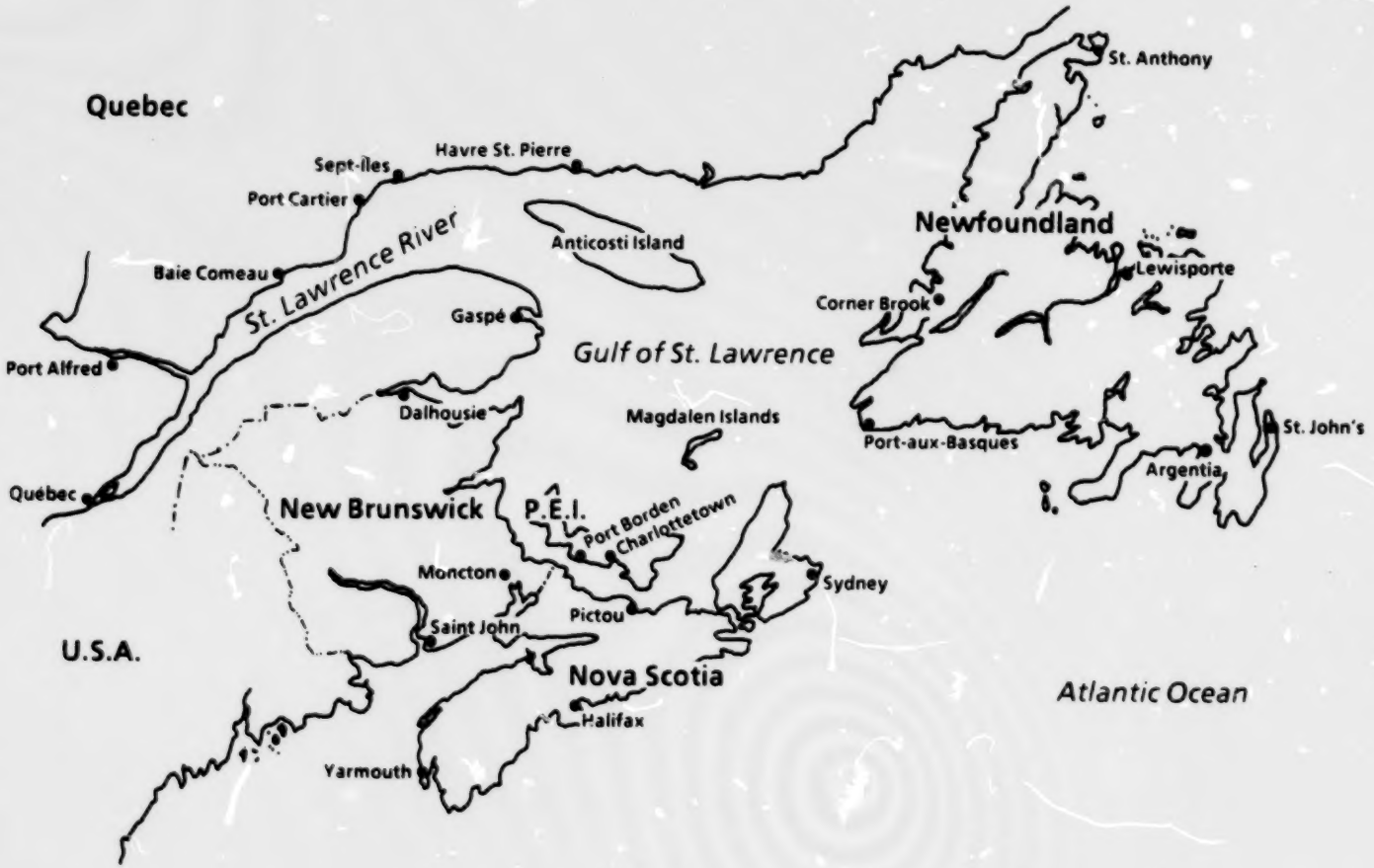


Figure 2

GREAT LAKES REGION PORTS

international, predominantly transborder, movements. The largest portion of Canada-U.S. waterborne trade occurs within the inland water network of the Great Lakes and St. Lawrence. In 1982, the Canadian flag was predominant in these transborder Great Lakes trades, carrying nearly 33.3 million tonnes or 93% of the total tonnage. (Dominion Marine Association figures indicate that the Canadian inland fleet is particularly active in carrying imports from the U.S.) On the routes between Canada and the U.S. Atlantic and Gulf ports, in contrast, Canadian flag vessels played a much smaller role, carrying only 1.1 million tonnes or 9.0% of the total traffic.

However, these international operations may be decreasing in importance for Canadian operators. Looking at revenue figures collected by Statistics Canada from Canadian-domiciled carriers, there was a marked upward shift in the share of earnings derived from domestic operations as compared to international revenues. In 1978, $677 million was earned on domestic routes while a nearly equivalent amount, $685 million, was earned internationally. By 1983, the domestic market generated $1 243 million in revenues while international earnings, at $630 million, stood at little more than half this level.

Changes in Traffic

Competing modes and routings, as well as the more recent shifts in the steel industry and grain production worldwide, have diverted many types of cargoes away from the Great Lakes/St. Lawrence system. Where routes are parallel, maritime carriers have lost general merchandise traffic to land

carriers. Thus, over many years, lake carrier traffic has become increasingly limited to large scale movements of relatively low-value, bulk commodities, which can be handled by automated techniques and stored relatively inexpensively for long periods.

Small ships, small ports and small lots of cargo all appear to be vanishing from the water transport scene. The Canada Steamship Lines package freight service on the Great Lakes was discontinued in 1981 following years of operating losses. On the St. Lawrence, aside from ferry services to island communities, only Logistic Navigation's scheduled service along the lower north shore is in operation today and this under a contract with the Quebec government. Similarly, on the East Coast, aside from government sponsored ferry services, only a single service (Atlantic Container Express) links Montréal to Newfoundland and another carrier (Atlantic Searoute) operates between Halifax and St. John's.

Industry Structure

Focusing on eastern Canadian trades and excluding offshore operators, 32 companies were identified to be operating/owning Canadian flag vessels over 1 000 GRT. (See listing in Table 4.) As of December 31, 1984, there was a total of 179 vessels in their fleets with a cumulative deadweight tonnage (DWT) of over 3.4 million tonnes. Dry bulk vessels dominated the fleet with over 2.8 million DWT while tankers accounted for most of the remaining tonnage, with 427 000 DWT. Out of the 32 firms in the eastern Canadian trades, 12 operated in the dry bulk sector and 9 in the tanker

Table 4

CANADIAN COASTING TRADE (EAST COAST AND GREAT LAKES)
FLEET SUMMARY

(as of December 1984)

Company	No. of Vessels	Type	Total DWT	Avg. DWT	Avg. Age (In Years)	Country Where Built
Algoma Central Railway	14	Bulk	392 437	28 031	11	Canada
Algoma Steel Corp.	1	General	4 785	4 785	21	Canada
Atlantic Container Express	1	Ro-Ro	6 985	6 985	6	UK
Atlantic Searoute Ltd.	1	Ro-Ro	7 132	7 132	5	UK
CN Marine Inc.	3	Pass/Gen	5 300	1 767	23	Canada/UK/Norway
	2	General	2 463	1 231		
CSL Group Inc.	25	Bulk	662 033	26 481	21	Canada
	4	General	34 829	8 707		
Can-Coast Marine Inc.	1	Tanker	15 672	15 672	32	Canada
Carryore Ltd.	5	Bulk	137 831	27 566	22	Canada/U.S.
(C.A.) Crosbie Shipping	1	General	2 073	2 073	15.5	West Germany
	1	Ro-Ro	3 627	3 627		
Fednav Ltd.	1	General	7 755	7 755	7	Finland
	3	Bulk	105 529	35 176		Canada
Groupe Desgagnes	8	Bulk	88 473	11 059	38	U.S./UK/Canada
	1	General	6 472	6 472		
Gulf Canada Inc.	2	Tanker	17 406	8 703	8	Canada
Halco Inc.	8	Bulk	224 064	28 008	19	W. Germany/UK
	7	Tanker	57 878	8 268		Norway/Canada
Hudson's Bay Co.	1	General	3 134	3 134	20	Sweden
Imperial Oil	7	Tanker	57 808	8 258	19	Canada
Irving Oil Co.	7	Tanker	173 910	24 844	9	Canada
Jensen Shipping	(Ship chartered to Newman)					

Table 4 (Cont'd)

Company	No. of Vessels	Type		Total DWT	Avg. DWT	Avg. Age (In Years)	Country Where Built
Lake Ontario Cement Co.	1	General		8 377	8 377	19	Canada
Logistec Navigation	2	General		23 349	11 675	17	UK/Sweden/Norway
	1	Pass/Gen		1 219	1 219		
Misener Shipping	11	Bulk		317 162	28 833	16	Canada/UK/Eire
Newman Harbour T.	1	General		5 116	5 116	23	Canada
North Water Navigation (MV Arctic)	1	Bulk		28 096	28 096	6	Canada
P & H Shipping	6	Bulk		96 781	16 130	52	U.S./Canada
(N.M.) Paterson & Sons	10	Bulk		134 506	13 451	19	Canada
Puddister Trading	2	General		4 450	2 225	21	Canada
St. Lawrence Cement Co.	1	Bulk		1 713	1 713	27	UK
Shediac Tanker	2	Tanker		5 592	2 796	28	Canada/UK
Shell Canadian Tankers	5	Tanker		30 219	6 044	19	Canada/Denmark
Société Sofati/Soconav	6	Tanker		52 236	8 706	13	Canada
(Navigation) Sonamar	1	Bulk		24 481	24 481	14	UK
Texaco Canada	2	Tanker		16 196	8 098	11	Canada/Japan
ULS International Inc.	23	Bulk		641 031	27 871	21	Canada /UK
TOTAL	179	Bulk	116	3 408 120	19 040	20	140-Canada
		Tanker	39				39-Foreign
		General	17				
		Pass/Gen	4				
		Ro-Ro	3				
			179				

Source: Canadian Transport Commission, Water Transport Committee, *Canadian Merchant Fleet, 1984 Annual Lists*, and Lloyd's *Register*.

sector. As shown in Table 5, the three largest dry bulk operators together accounted for 51% of the total fleet capacity.

The most prevalent type of operation is for-hire or common carriage. This is particularly true of the dry bulk sector. Although some dry bulk operators have parent companies in the mining and grain handling business, the largest dry bulk fleets are operated by firms whose primary area of specialization is in transportation itself. Thus, the majority of companies handling dry bulk move a variety of goods rather than tranporting grain or ore exclusively for a parent company. Only a few operators today provide scheduled services for general cargo and/or passengers (e.g. Atlantic Container Express, Atlantic Searoute, Logistic and CN Marine).

Entry and Exit

Compared to international shipping, the group of firms providing domestic services in Eastern Canada appears quite stable. Although smaller firms have entered and retired from operations, no major operators have left the trades for many years. To date, buyers have always been available to take over as an operating unit any significant fleets which have come on the market. In particular, the ownership of fleets with very old vessels appears to have changed hands in recent years.

Table 5

EAST COAST OPERATORS RANKED BY DEADWEIGHT TONNAGE OF FLEETS

December 1984

All Operators (32)		Dry Bulk* Carrier Operators (12)		Tanker Operators (9)	
Company	% of Total Fleet	Company	% of Dry Bulk Fleet	Company	% of Tanker Fleet
1) CSL	20.4%	1) CSL	23.2%	1) Irving	40.7%
2) ULS	18.8%	2) ULS	22.5%	2) Halco	13.6%
3) Algoma Central	11.5%	3) Algoma Central	13.8%	3) Imperial	13.5%
4) Misener	9.3%	4) Misener	11.1%	4) Sofati/Soconav	12.2%
5) Halco	8.3%	5) Halco	7.9%	5) Shell	7.1%
6) Irving Oil	5.1%	6) Carryore	4.8%		
7) Carryore	4.0%	7) Paterson	4.7%		
8) Paterson	3.9%				
	81.3%		88.0%		87.1%

Total Fleet = 3 408 120 DWT Dry Bulk Fleet = 2 852 424 DWT Tanker Fleet = 426 917 DWT

* Includes self-unloaders.

Source: Table 4

Fleet Characteristics

Of the 179 vessels comprising the fleets of the 32 eastern Canadian operators identified earlier, 116 or 65% are dry bulk vessels (including self-unloaders) while 39 are classed as tankers, 17 as general, 4 as passenger/general and 3 as ro-ro vessels. This fleet of vessels has an average deadweight tonnage of 19 000 tonnes and an average age of 20 years. The general, ro-ro and tanker vessels tend to fall under 10 000 DWT while the larger bulkers commonly have deadweight tonnages in the vicinity of 26-28 000 tonnes. The tanker fleet is generally newer than the bulk fleet (44% of the current tankers and 25% of the bulk ships were built since 1970), as illustrated in Table 6.

Only 39 out of the total of 179 vessels were built outside of Canada. Seventeen of these ships were constructed in the United Kingdom while eight were built in the United States. Further, the great majority of the vessels (14 out of 17) launched during the 1980s and registered in Canada were also built in Canada.

According to Dominion Marine Association (DMA) historical data, the number of vessels operating in the eastern Canadian fleet is declining; this decline is concentrated in certain vessel types, i.e. bulk carriers (not including self-unloaders) and general cargo vessels. (See Table 7.) Based on reports of vessel retirements for 1985, there has been a further reduction in the domestic fleet since 1984 and, in fact, this trend in the freshwater fleet appears to be accelerating.

Table 6

EASTERN CANADIAN FLEET AGE DISTRIBUTION BY VESSEL TYPE AS OF 1984

Type of Vessel	Year Built				
	Pre-1960	1960-69	1970-79	1980-84	Total
Bulkers	38 (33%)	48 (42%)	17 (15%)	12 (10%)	115 (100%)
Ro-Ro			3 (100%)		3 (100%)
Pass./Gen.	1 (25%)	2 (50%)	1 (25%)		4 (100%)
General	4 (23%)	12 (71%)	1 (6%)		17 (100%)
Tanker	7 (18%)	15 (38%)	12 (31%)	5 (13%)	39 (100%)
Total	50 (28%)	77 (43%)	34 (19%)	17 (10%)	178 (100%)

Source: Table 4.

Table 7

DMA FLEETS, 1977 AND 1984

Type of Ship	Number	Gross Registered Tonnage	% of GRT
Bulk Carriers			
1977	93	1 171 934	62.9%
1984	69	1 098 525	56.1%
Self Unloaders			
1977	32	498 786	26.8%
1984	34	688 394	35.2%
Tankers			
1977	26	141 102	7.6%
1984	29	154 171	7.9%
General			
1977	11	45 111	2.4%
1984	3	13 983	0.7%
Miscellaneous			
1977	7	5 395	0.3%
1984	2	1 927	0.1%
Total			
1977	169	1 862 328	100.0%
1984	137	1 957 000	100.0%
In 1983	156	2 102 788	

Source: DMA *Annual Reports*, 1977 and 1984

Newfoundland — Coasting Trade

When Newfoundland entered Confederation in 1949, Canadian National Railways inherited the Gulf services and the coastal steamship services which had been under the control of the Newfoundland Railway. Responsibility over these services now rests with Marine Atlantic, which was established as a separate Crown Corporation in September of this year. Its predecessor, CN Marine, had been operating as a separate subsidiary of Canadian National since 1979.

Numerous privately owned coasting vessels also operated at the time of Newfoundland's entry into Confederation. Following Confederation, these operations went into a rapid decline with much of the Newfoundland coastal traffic being diverted to rail services. By the mid 1960s, all but four or five private steamship owners had chartered their vessels to Canadian National Railways for use in the CN coastal service.

Over time CN was involved in a continuous upgrading of the Gulf services — introducing car ferries, containerized services, rail ferries and vessels capable of accomodating tractor trailers. However, the completion of the Trans-Canada Highway in 1965, a growing summer tourist trade and other factors still combined to place ever increasing demands for service upon the system.

Various private operators have also provided regular cargo services to Newfoundland from the mainland over the years. For example, in 1966, five

steamship companies were supplying scheduled services on seven routes between Newfoundland and other provinces. Sooner or later most operators found it expedient to apply for subsidies on their Newfoundland routes. Following various bankruptcies and amalgamations, only two regular private services are currently in operation between Newfoundland and the mainland — Atlantic Container Express operates between Montréal and St. John's while Atlantic Searoute Ltd. serves St. John's from Halifax.

Prince Edward Island

Although most general cargo moves by rail or truck via the two ferry services between P.E.I. and the mainland, general shipping is still very important to P.E.I. for the transport of bulk commodities such as fuel oil and gasoline. Largely because of these two commodities there is a marked directional imbalance in domestic trades with unloadings much larger than loadings. For example, in 1982, 411 000 tonnes of cargo were unloaded at P.E.I. ports while only 31 500 tonnes were loaded.

Eastern Arctic Shipping

The Canadian Coast Guard coordinates the Sealift to the Eastern Arctic, including Dewline resupply for the United States Air Force. In 1984, 35 sites were serviced by four general cargo carriers and two tanker operators. Nearly 12 000 tonnes of dry cargo moved north along with about 36 000 tonnes of bulk petroleum products. Table 8 provides comparative data

Table 8

SUMMARY EASTERN ARCTIC SEALIFT OPERATIONS

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
No. of Sites Serviced	50	43	44	43	43	35
No. of Dry Cargo Shipowners	3	4	3	4	4	4
No. of Bulk Fuel Carriers	1	1	1	1	1	2
Dry Cargo (tonnes)						
Northbound	10 066	9 777	11 613	10 415	10 008	11 973
Lateral	69	80	5	17	85	303
Southbound	459	149	151	170	500	275
Total Dry Cargo	10 594	10 006	11 769	10 602	10 593	12 551
Bulk POL (tonnes)						
Northbound	(NA)	33 925	25 325	28 648	27 363	33 182
CCG Bunkers	(NA)	6 542	7 988	7 736	2 381	2 944
Total POL	(NA)	40 467	33 313	36 384	29 744	36 126

Source: Transport Canada. Coast Guard. Fleet Systems. *Report of Eastern Arctic Sealift*, 1984. TP 2506 (1984), p. 59.

for the Sealift over the period 1979 to 1984. The Government of the Northwest Territories is the largest single shipper with over 42% of total tonnage followed by the United States Air Force with nearly 28% of the total. Private shippers may also take advantage of the federally contracted rates, although the Hudson's Bay Company and other major shippers often contract separately for the carriage of goods into and out of the Arctic.

Although the number of shipping companies participating in Arctic carriage is not large in number, a large enough base exists to ensure competing bids (submitted in response to the Coast Guard tenders) on each route into the Arctic.

Offshore Supply Operations

As of October 1985, about 35 vessels (down slightly from the number working in 1984) were employed in the support of drilling activity off Canada's eastern coast and eight firms were involved in the operation of these offshore supply vessels (see Table 9).

In recent years, there has been a dramatic shift to the use of Canadian flag supply vessels on the East Coast. At the end of 1981, there were only 10 Canadian-flag offshore supply vessels operating in the region but this had increased to 36 by the end of 1984. Many of these vessels were built abroad specifically for the Canadian trades. For example, during the 1982-84 period, 17 supply vessels were completed in foreign shipyards and went directly to Canadian registry. Four additional vessels were built in

Table 9

SUPPLY VESSELS - EAST COAST

Vessels working as of october 1, 1985

Canadian Operator/ Contractor/Owner		Vessel Details					Built		Ownership (As in Lloyd's Registry)
Lloyd's No.	Name	Type	Speed Knots	Horsepower	DWT	Flag	Year	Country	Manager/Owner-Registered Owner
Acadian Offshore Services Inc.									
8127816	Acadian Gail (Ex-Mortier)	Tug/Supp. (A)	14	(5 533)	1 869	Can.	1982	Canada	Petro Canada Exploration Inc. (Acadian Offshore Services Inc. purchased in late 1983.)
Balder Offshore Canada Inc.									
7623916	Balder Baffin	Supply	14	5 480	1 604	Can.	1980	Canada	Balder Management A/S-Desea Ltd. (UK)
8123169	Balder Borkum	Tug/Supply (A)	16	(5 966)	1 050	Can.	1982	W. Germany	Balder Management A/S-K/S A/S Balder 2 Supply (UK)
8209377	Balder Challenger	Supply	14	5 400	2 647	Can.	1983	Canada	Balder Offshore Canada Inc.-Labrador Offshore Co. Ltd.
8121484	Balder Hesnes	Tug/Supply (A)	16	8 000	1 058	Can.	1983	Norway	Balder Management A/S-Maplespray Ltd. (UK)
7623904	Balder Hudson	Supply	14	5 480	1 604	Can.	1980	Canada	Balder Management A/S-Desea Ltd. (UK)
8105076	Balder Husum	Tug/Supply (A)	16	(5 966)	1 050	Can.	1982	W. Germany	Balder Management A/S-K/S A/S Balder 9 Supply (UK)
8215625	Balder Kiel	Tug/Supply (A)	16	7 341	1 017	Can.	1983	W. Germany	Balder Management A/S-Kielspray Ltd. (UK)
8126965	Balder Mandal	Tug/Supply (A)	16	8 000	1 050	Can.	1982	Norway	Balder Management A/S-Sablespray Ltd. (UK)
Crosbie Offshore Services Ltd. (Vessels now under OSA Marine Ltd.)									
7429164	Ravensturm (ex. Boltentor)	Supply	15	6 000	1 164	Can.	1976	W. Germany	OSA Ltd.* (UK)-Boltentor Supp. Vessel Ltd. (Crosbie Offshore Svcs.) (St. John's)
7516876	Kreuzturm	Supply	15	6 000	2 350	Can.	1977	W. Germany	OSA Ltd.-Hansashore Canada Inc. St. John's
7500308	Neutor	Tug/Supply	15	(4 474)	1 165	Can.	1977	W. Germany	OSA Ltd.-Neutor Supply Vessel Ltd. St. John's
7429152	Nordertor	Supply	15	6 000	1 165	Can.	1976	W. Germany	OSA Ltd.-Nordertor Supply Vessel Ltd. (St. John's)
7415137	Schnoorturm	Tug/Supply	15	9 460	1 300	Can.	1976	W. Germany	OSA Ltd.-Hansashore Canada Inc. St. John's

* Crosbie Offshore Service - Manager; OSA -- Offshore Supply Assoc. Ltd. (UK) is a marketing and operational subsidiary of: VTG VEREINIGTE TANKLAGER UND TRANSPORT MITTEL G.M.B.H. (W. Germany).

Table 9 (Cont'd)

Canadian Operator/ Contractor/Owner		Vessel Details					Built		Ownership (As in Lloyd's Register)
Lloyd's No.	Name	Type	Speed Knots	Horsepower	DWT	Flag	Year	Country	Manager/Owner-Registered Owner
Husky Bow Valley Exploration									
8203189	Bonavista Bay	Tug/Supply (A)	16	11 200	2 420	Can.	1983	Canada	Husky Mar.Svcs.-Husky Oil Mktng. & Bow Valley Sv.
8204937	Chignecto Bay	Tug/Supply	15	11 200	2 170	Can.	1983	S. Korea	" " " " "
8204949	Gabarus Bay	Tug/Supply (A)	15	11 200	2 170	Can.	1983	S. Korea	" " " " "
8211564	Mahone Bay	Tug/Supply (A)	15	11 200	2 170	Can.	1983	S. Korea	" " " " "
8203141	Placentia Bay	Tug/Supply (A)	13	11 200	2 350	Can.	1983	Canada	" " " " "
8211576	Trinity Bay	Tug/Supply (A)	15	11 200	2 170	Can.	1983	S. Korea	" " " " "
Offshore Atlantic Ltd.									
7623899	Offshore Atlantic (ex Offshore Hunter)	Tug/Supply (A)	15	6 000	1 971	Can.	1979	Canada	Offshore Atlantic Ltd.
7623887	Offshore Trader (ex Norman Trader)	Tug/Supply (A)	15	6 000	1 086	Can.	1979	Canada	Offshore Atlantic Ltd.
Seaforth-Fednav Inc.									
8126850	Seaforth Atlantic	Tug/Supply (A)		12 240	1 477	Can.	1983	S. Korea	Seaforth Fednav Ltd.-Fednav Ltd.
7400388	Seaforth Highlander	Tug/Supply (A)	14	7 604	1 263	Can.	1976	UK	Seaforth Fednav Ltd.-Seaforth Maritime (Highlander) Ltd.
8126848	Arctic Shiko	Tug/Supply (A)	16	12 240	1 477	Can.	1983	S. Korea	Seaforth Fednav Ltd.-Fednav Ltd.
8121159	Takapu	Tug/Supply (A)	18	12 240	1 710	Can.	1983	S. Korea	Fednav Ship Mgmt. Ltd.-Container Rentals Ltd. (UK)
8121147	Toanui	Tug/Supply (A)	18	12 240	1 710	Can.	1983	S. Korea	Fednav Ship Mgmt. Ltd.-Container Rentals Ltd. (UK)
Secunda Marine Services Ltd.									
7391317	Heather Sea	Tug/Supply (A)	15	7 200	1 697	Can.	1975	U.S.	North Sea Logistics Ltd.-Secunda Marine Services Ltd.
7391288	Claymore Sea	Tug/Supply (A)	14	7 200	1 697	Can.	1974	U.S.	North Sea Logistics Ltd.-Secunda Marine Services Ltd.
7391290	Tartan Sea	Tug/Supply (A)	14	7 200	1 697	Can.	1974	U.S.	North Sea Logistics Ltd.-Secunda Marine Services Ltd.
Wimpey Sable Marine Ltd.									
8003979	Wimpey Seahunter	Tug/Supply (A)	15		2 085	UK	1982	UK	G. Wimpey P.L.C. (UK)-Wimpey Marine Ltd.
7403471	Wimpey Seatiger	Tug/Supply (A)	15		1 374	UK	1975	Neth.	G. Wimpey P.L.C. (UK)-Wimpey Marine Ltd.
Wolf Offshore Transport Ltd.									
(Vessels left Canadian employment on October 1, 1985.)									
7826075	Seawolf-101	Supply (A)	15	8 640	1 083	Can.	1982	Spain	Wolf Offshore Trans. Ltd.-Crofton Ltd.(Bermuda)
7826087	Seawolf-102	Supply (A)	15	8 640	1 083	Can.	1982	Spain	Wolf Offshore Trans. Ltd.-Crofton Ltd.(Bermuda)

(A): Anchor Handling

Source: Canadian Transport Commission Water Transport Committee and Lloyd's Directory.

Canada and some older Canadian vessels were transferred to East Coast operations. Existing vessels also were transferred to the Canadian registry, primarily from the British and U.S. flags.

A contributing factor to this trend may have been the changes in the Customs and Excise law (effective June 30, 1983) which, for Customs purposes, extended Canada's territorial limit to the outer edge of the continental shelf. Corresponding changes to the shipping legislation have been announced but not yet enacted.

With the phasing out of the Petroleum Incentives Program (PIP) and the general decline in world oil prices, the current level of drilling activity off the East Coast has fallen sharply and future activity levels are difficult to predict. However, expansion of the offshore fleet does not appear likely and a major contraction, in fact, has taken place since the 1985 season.

In the absence of Statistics Canada data on the offshore sector, St. John's and Halifax, the two principal ports, were used as data sources. Together, they reported loadings of 380 000 tonnes of cargo bound for drilling sites during their fiscal years of 1983 and 1983-84, respectively. The leading commodities handled by supply vessels included water, fuel and barytes.

RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Canadian Transport Commission
Research Branch

Le cabotage dans l'Est du Canada

Rapport sommaire

N° 1986/08

Canada

LE CABOTAGE DANS L'EST DU CANADA

RAPPORT SOMMAIRE

(traduction)

par

R. Abbott
et
Z. Mockus

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Analyse des industries du transport
Rapport de recherche n^{O} 1986/08
Octobre 1986

Premier tirage, mars 1987

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987
N° de catalogue TT72-1986/08
ISBN 0-662-55023-4

Imprimé au Canada

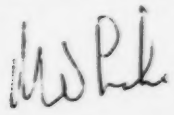
Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

PRÉFACE

Le présent rapport réunit en un seul volume des données et de l'information concernant le cabotage dans l'Est du Canada qui n'avaient pas été, jusqu'à présent, produites collectivement. Il examine les principales caractéristiques et activités de la navigation côtière et met en lumière les tendances qui se dégagent et les questions qui s'imposent. La discussion porte sur des éléments aussi variés que les activités de ravitaillement dans l'Arctique de l'Est, la desserte de Terre-Neuve et de l'île du Prince-Édouard et le soutien de l'exploration pétrolière au large de la côte est.

Autant que possible, la Commission publie les résultats de ses recherches et le présent rapport est offert conformément à cette politique. Naturellement, les opinions exprimées sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de la Commission canadienne des transports.

Le directeur exécutif,
Direction de la recherche,



R.W. Lake

Canada

TABLE DES MATIÈRES

BUT ET PORTÉE 1

MESURES LÉGISLATIVES 2

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS 4

TABLEAUX

1 Trafic maritime total dans les ports canadiens, 1979-1983 5

2 Nombre de navires par type de marchandises ou raison pour laquelle des exemptions ont été accordées par le Comité des transports par eau, 1975-1984 8

3 Exemptions accordées par pavillon d'immatriculation, 1975-1984 10

4 Cabotage au Canada (côte est et Grands Lacs) : Sommaire de la flotte (au mois de décembre 1984) 16

5 Exploitants de la côte est classés par port en lourd des flottes (décembre 1984) 19

6 Flotte de l'Est du Canada : Répartition par âge et par type de navire en 1984 21

7 Flottes de la DMA, 1977 et 1984 23

8 Activités de ravitaillement dans l'Arctique de l'Est : Sommaire 26

9 Navires de ravitaillement — Côte est (navires exploités au 1er octobre 1985) 28

FIGURES

1 Ports de la région de l'Atlantique 12

2 Ports de la région des Grands Lacs 13

BUT ET PORTÉE

Le milieu économique en évolution qui touche le cabotage au Canada et les nombreux changements législatifs et temporels existants et proposés reflétant cette évolution font qu'il est temps d'étudier en détail les conditions du trafic intérieur au Canada et de les documenter. Le présent rapport représente un résumé des résultats d'un volumineux document de travail produit récemment par la Direction de la recherche*.

La présente étude a pour but d'examiner les caractéristiques et les activités des entreprises maritimes s'occupant du cabotage dans l'Est du Canada et de déterminer les volumes et les types de marchandises faisant l'objet de ce trafic ainsi que de documenter l'étendue de la participation des pavillons étrangers et d'évaluer les systèmes ou tendances apparents.

Dans le présent rapport, on utilise de façon interchangeable les termes "cabotage", "côtier" et "intérieur". La *Loi sur la marine marchande du Canada* définit le "cabotage au Canada" comme comprenant "le transport par eau de marchandises ou de passagers d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu du Canada"**.

---

* COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, Direction de la recherche, *The Coasting Trade of Eastern Canada*, WP 20-86-09, août 1986.

** *Loi sur la marine marchande du Canada*, chapitre S-9-1970, article 2.

Le trafic maritime de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent fait aujourd'hui partie intégrante du secteur de la navigation intérieure. Avant l'achèvement de la voie maritime du Saint-Laurent à la fin des années 1950, les navires exploités dans cette région pouvaient être séparés physiquement de la côte de l'Atlantique, alors qu'aujourd'hui, la plupart des navires canadiens peuvent entrer dans ce secteur d'eaux intérieures et en sortir, et le font souvent. Donc, le terme "cabotage" n'est pas spécifique aux côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

Tout d'abord, on examine l'industrie du transport maritime intérieur dans son ensemble afin de la placer dans un contexte juridique et commercial global. Toutefois, la deuxième partie de l'étude porte exclusivement sur la composante de l'Est du Canada qui comprend des éléments aussi divers que les opérations de ravitaillement dans l'Arctique de l'Est, la desserte de Terre-Neuve et de l'île du Prince-Édouard et le soutien de l'exploration pétrolière au large de la côte est.

Seules les entreprises possédant ou exploitant des navires immatriculés au Canada, d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux, et qui sont situés à l'est du Canada sont examinées en détail.

MESURES LÉGISLATIVES

Les politiques de la marine marchande du Canada ont été fortement influencées par la Grande-Bretagne jusqu'après le milieu du siècle. Les navires du Commonwealth étaient utilisés pour le trafic intérieur canadien à

peu près sur le même pied que les navires battant pavillon canadien. Ce n'est qu'en 1965, par suite de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, que le gouvernement canadien a pris des mesures pour restreindre le cabotage à l'intérieur du réseau du fleuve Saint-Laurent aux navires battant pavillon canadien.

Durant les années 1970, le gouvernement a pris d'autres mesures afin de réserver le cabotage aux navires battant pavillon canadien en se retirant de l'accord du Commonwealth sur le transport maritime et en présentant une loi, qui n'a jamais été adoptée, destinée à restreindre le trafic intérieur de marchandises aux navires battant le pavillon canadien.

Actuellement, Transports Canada fait un certain nombre de propositions concernant le cabotage dans son document intitulé *Aller sans entraves*, publié au milieu de 1985*. Les principaux domaines de changement dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* seront les suivants :

1) la réservation du cabotage aux navires canadiens;

2) l'extension de la juridiction de la Loi à 200 milles marins ou aux limites du plateau continental, selon ce qui est le plus éloigné;

---

* TRANSPORTS CANADA, *Aller sans entraves*, Ottawa, ministère des Approvisionnements et Services, nº de catalogue T22-69/1985F, 1985.

3) l'élargissement de la portée de la Loi pour inclure toutes les activités maritimes commerciales à l'exception de la pêche; et

4) la conservation du système d'exemption, avec une disposition spéciale pour les exemptions conditionnelles.

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS

Perspective générale

En 1983, le trafic maritime canadien a atteint 313,8 millions de tonnes; le trafic intérieur représente 43 % de ce chiffre et le trafic international, 57 % (voir tableau 1). Le tiers environ du tonnage international a été transporté entre le Canada et les États-Unis. Bien que les navires battant le pavillon canadien soient actifs dans le trafic entre ces deux pays, en particulier sur les Grands Lacs, ils ont transporté moins de 1 % du trafic international outre-mer canadien durant 1982, c'est-à-dire excluant celui en provenance et à destination des États-Unis.

Sur la scène du transport intérieur, le transport par eau a été relégué de plus en plus à un rôle de second plan au cours des dernières années. Le transport par voie ferrée et par camion a miné une bonne partie du trafic qui se faisait antérieurement par voie d'eau. Aujourd'hui, le mode de transport intérieur par voie d'eau est utilisé seulement lorsque le coût de l'organisation du transport par terre est prohibitif, que les services de traversier comblent un vide dans le réseau routier ou ferroviaire ou que de

Tableau 1

TRAFIC MARITIME TOTAL DANS LES PORTS CANADIENS, 1979-1983

(en millions de tonnes métriques)

	Déchargements (Importations)					Chargements (Exportations)					Trafic Total				
	Intérieur	International			Total	Intérieur	International			Total	Intérieur	International			Total
		Total	É.-U.	Autre			Total	É.-U.	Autre			Total	É.-U.	Autre	
1979[1]	79,0	75,4	45,1	30,3	154,4	79,0	146,1	54,6	91,4	225,1	158,0	191,2	99,7	121,7	379,5
1980[2]	82,8	68,3	38,8	29,5	151,1	82,8	143,5	37,8	105,7	226,3	165,6	211,8	76,6	135,2	377,4
1981[3]	71,3	68,2	38,1	30,1	139,5	71,3	145,4	40,6	104,8	216,7	142,6	213,6	78,7	134,9	356,2
1982[3]	65,9	48,7	29,3	19,4	114,6	65,9	125,3	26,4	98,9	191,2	131,8	174,0	55,7	118,3	305,8
1983[3]	67,7	48,9	28,9	20,0	116,6	67,7	129,5	29,7	99,8	197,2	135,4	178,4	58,6	119,8	313,8

Sources : Statistique Canada, n° de catalogue 54-210, pour le trafic intérieur, et

[1] N° de catalogue 54-209, tableau 4, pour le trafic international,

[2] Division des transports et communications, Gaston Lévesque, traitement informatique,

[3] N° de catalogue 54-211.

gros volumes de marchandises en vrac doivent être transportées. Cette situation se reflète dans la part décroissante des recettes d'exploitation de fret qui va au mode maritime. En 1960, les transporteurs maritimes ont transporté 32,7 % du tonnage total de fret intérieur et ont reçu 13,7 % des recettes d'exploitation; en 1981, ces pourcentages s'élevaient à 34,7 % et 7,3 % respectivement.

Transport par navires battant pavillon étranger

Antérieurement, les navires du Commonwealth pouvaient participer au cabotage au Canada, à l'extérieur du secteur des eaux intérieures. D'autres navires battant pavillon étranger pouvaient également transporter le trafic intérieur après avoir obtenu une exemption des autorités canadiennes. La contribution des navires étrangers au cabotage au Canada était importante. Pendant les années 1950, par exemple, les navires battant pavillon étranger transportaient encore 10 à 15 % de tout le trafic intérieur annuel. Cependant, ces dernières années, on tend, semble-t-il, à réserver le transport presque exclusivement aux navires canadiens et, en 1983, le pourcentage transporté par des navires étrangers a atteint son record le plus bas de 0,3 %.

Trafic intercôtier

Ces dernières années, il n'y a pas eu de services réguliers sur la route intercôtière (entre la Colombie-Britannique et l'Est du Canada ou vice versa). Toutefois, des chargements individuels de charbon, de mazout lourd,

d'acier et de produits volumineux semblables ont été transportés à travers le canal de Panama jusqu'à des destinations canadiennes sur la côte opposée. Les navires battant pavillon étranger ont joué un rôle prédominant dans ce trafic intercôtier; toutefois, vu la faible intensité actuelle du trafic sur cette route, son importance réelle pour le pays est négligeable. En 1983, le tonnage transporté dans le trafic intercôtier a été nul.

Exemptions

Le nombre d'exemptions accordées annuellement par le gouvernement fédéral pour permettre aux navires étrangers de participer au trafic intérieur canadien est maintenant beaucoup plus élevé que dans les années 1960 et qu'au début des années 1970. Par exemple, en 1968, 31 exemptions en tout ont été accordées, dont 16 à des pétroliers et 9 à des navires sismographiques. En 1975, 56 exemptions ont été accordées, dont plus de la moitié à des pétroliers. Les exemptions ont surtout été utilisées pour répondre à des besoins de transport spécialisé tandis que le nombre d'exemptions accordées aux transporteurs de marchandises générales sèches a été constamment bas (voir tableau 2).

En 1983, l'accent a été mis sur un nouveau domaine d'activité maritime — l'exploration "offshore". Les exemptions accordées aux navires s'occupant de relevés sismiques, de forage offshore et d'entretien offshore représentent ensemble 81 des 140 exemptions accordées, ou 58 %.

Tableau 2

NOMBRE DE NAVIRES* PAR TYPE DE MARCHANDISES OU RAISON POUR LAQUELLE DES EXEMPTIONS ONT ÉTÉ ACCORDÉES PAR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU, 1975-1984

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Totaux pour 10 ans
Transporteurs de marchandises sèches (y compris porte-conteneurs)	4	7	10	10	9	6	9	19	8	9	91
Navires-citernes :											
- Pétrole	25	17	20	9	29	34	17	3	2	-	156
- Autre liquide	5	4	3	5	11	11	7	7	6	6	65
Traversiers (y compris rouliers et transbordeurs ferroviaires)	6	2	-	2	3	5	5	2	7	3	35
Navires à passagers (croisières de jour)	1	1	-	-	2	-	1	-	-	3	8
Remorqueurs	4	5	2	3	10	9	2	3	5	6	49
Chalands	5	3	5	5	9	14	7	23	19	8	98
Dragueurs	-	-	-	-	2	-	5	3	1	2	13
Câbliers	-	4	2	1	1	-	-	2	4	4	18
Recherche	1	1	-	-	-	-	1	-	4	1	8
Relevés sismiques	-	-	-	-	1	1	4	12	10	3	31
Forage offshore	-	-	-	1	1	-	-	4	9	7	22
Entretien offshore	2	-	-	3	7	7	7	37	62	62	187
Autre	3	-	-	-	-	-	-	-	3	17	23
Total	56	44	42	39	85	87	65	115	140	131	804

* D'après le nombre d'exemptions approuvées - certains navires reçoivent plusieurs exemptions au cours d'une année donnée, en particulier dans la catégorie de l'Entretien offshore.

Source : Commission canadienne des transports, Comité des transports par eau.

Comme c'est dans le secteur offshore qu'il y a maintenant une plus forte demande de navires, ce ne sont plus les mêmes pavillons qui reçoivent des exemptions (voir tableau 3). En 1975, 13 des 25 exemptions accordées à des pétroliers l'ont été à des pétroliers immatriculés au Libéria, tandis qu'en 1984, seulement deux navires immatriculés au Libéria ont reçu des exemptions. En 1983, 104 des 140 exemptions ont été accordées à des navires immatriculés aux États-Unis et au Canada. Les navires canadiens qui ont reçu une exemption sont en grande partie des navires achetés en franchise, construits à l'étranger et utilisés dans l'industrie offshore (qui sont libres de participer au trafic international mais qui sont assujettis à des droits lorsqu'ils participent au trafic intérieur). Les navires battant pavillon américain qui ont reçu une exemption en 1983 étaient également en grande partie utilisés dans les secteurs offshore ou étaient des remorqueurs ou des chalands.

Au cours de la décennie de 1975 à 1984, un peu plus du tiers de toutes les exemptions (256 des 804 exemptions) ont été accordées à des navires immatriculés aux États-Unis. Les navires immatriculés au Royaume-Uni et dans d'autres pays européens ont reçu 29 % de toutes les exemptions accordées au cours de cette décennie et les pavillons de complaisance, un peu plus de 14 %. Ce n'est qu'en 1982 que le pourcentage des exemptions accordées à des navires canadiens est devenu important; toutefois, pendant cette décennie, ces navires ont reçu 18 % de toutes les exemptions accordées.

Tableau 3

EXEMPTIONS ACCORDÉES PAR PAVILLON D'IMMATRICULATION, 1975-1984

Pavillon	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Totaux pour 10 ans
Canada	–	1	1	–	2	1	3	22	54	61	145
États-Unis	18	14	9	12	33	31	25	40	50	24	256
Royaume-Uni	5	6	6	5	8	5	2	9	7	6	59
Bermudes	3	–	2	–	–	–	1	1	2	–	9
Liberia	14	11	10	6	7	12	5	2	1	2	70
Panama	1	1	1	2	5	–	3	3	3	6	25
Belgique	–	1	1	–	–	–	–	2	6	–	10
Japon	–	1	1	–	3	5	4	4	5	1	24
Norvège	3	–	1	7	4	5	2	15	4	7	48
Grèce	1	2	–	2	8	6	1	1	1	–	22
Allemagne de l'Ouest	–	1	1	1	3	4	10	7	3	2	32
Pays-Bas	1	3	2	–	2	–	3	1	1	3	16
Suède	3	1	–	1	2	2	1	1	1	1	13
Danemark	–	–	–	–	1	1	–	–	1	–	3
France	3	–	–	1	–	–	–	2	–	4	10
Italie	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
Corée du Sud	–	–	1	–	2	1	–	–	–	–	4
Singapour	–	2	–	–	1	2	–	–	–	–	5
Espagne	–	–	–	–	–	–	–	2	–	–	2
U.R.S.S.	–	–	–	–	–	–	–	–	1	–	1
Finlande	–	–	–	1	–	1	–	–	–	–	2
Malaysia	–	–	–	–	–	1	–	1	–	–	2
Étranger (inconnu)	3	–	6	1	4	10	5	2	–	14	45
Total	56	44	42	39	85	87	65	115	140	131	804

Source : Commission canadienne des transports, Comité des transports par eau.

Est du Canada

La structure du trafic

Les compagnies de transport et les flottes qui participent au trafic intérieur dans l'Est du Canada sont aussi diversifiées que la géographie de la région elle-même. Un vaste réseau de ports et de voies navigables s'étend depuis les eaux intérieures des Grands Lacs et du Saint-Laurent jusqu'aux eaux côtières des provinces de l'Atlantique et aux eaux de l'Arctique de l'Est. Les figures 1 et 2 illustrent ce réseau de ports. Certains exploitants de l'Est du Canada restreignent leurs activités de transport à une seule région ou à un seul trafic, mais la plupart dépassent les limites régionales et transportent une variété de marchandises.

L'industrie du transport de l'Est du Canada est depuis longtemps basée sur un type intégré de mouvements intérieurs et internationaux, principalement par mouvements transfrontaliers, ce qui ajoute à cette diversité. La plus grande partie du trafic maritime entre le Canada et les États-Unis se fait à l'intérieur du réseau d'eaux intérieures des Grands Lacs et du Saint-Laurent. En 1982, les navires immatriculés au Canada ont joué un rôle prédominant dans ce trafic sur les Grands Lacs, en transportant près de 33,3 millions de tonnes ou 93 % de tout le tonnage. (Les chiffres de la Dominion Marine Association indiquent que la flotte canadienne d'eaux intérieures est particulièrement active dans le domaine des importations des États-Unis.) Par contre, sur les routes entre les ports canadiens et américains de l'Atlantique et du Golfe, les navires battant pavillon canadien

Figure 1

PORTS DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Figure 2

PORTS DE LA RÉGION DES GRANDS LACS

ont joué un rôle beaucoup moins important, ne transportant que 1,1 million de tonnes, ou 9,0 % de tout le tonnage.

Toutefois, ces activités internationales peuvent perdre de leur importance pour les exploitants canadiens. Si l'on examine les données sur les recettes des transporteurs domiciliés au Canada, recueillis par Statistique Canada, on constate un déplacement marqué vers le haut dans le partage des bénéfices nets provenant des activités intérieures en comparaison des recettes internationales. En 1978, les routes intérieures ont rapporté 677 millions de dollars et les routes internationales, un montant presque équivalent, soit 685 millions de dollars. En 1983, le marché intérieur a produit des recettes de 1 243 millions de dollars et le marché international, de 630 millions de dollars, soit un peu plus de la moitié du marché intérieur.

Changements dans le trafic

Les modes et routes d'acheminement concurrents, ainsi que les derniers changements dans l'industrie de l'acier et la production de céréales à travers le monde, ont détourné un grand nombre de types de marchandises du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Là où les routes sont parallèles, les transporteurs maritimes ont perdu le trafic des marchandises générales, pris en charge par les transporteurs terrestres. Ainsi, au cours d'un certain nombre d'années, le trafic sur les Grands Lacs s'est limité de plus en plus aux mouvements à grande échelle de marchandises en vrac de peu

de valeur pouvant être manutentionnées par des techniques automatisées et entreposées pendant de longues périodes à peu de frais.

Les petits navires, petits ports et petits lots de marchandises semblent tous disparaître de la scène du transport par eau. Le service marchandises de la Canada Steamship Lines sur les Grands Lacs a été discontinué en 1981 après des années de pertes d'exploitation. Sur le Saint-Laurent, outre les services de traversier offerts aux collectivités insulaires, seul le service régulier de la Logistec Navigation le long de la Basse-Côte-Nord est en activité aujourd'hui et ce, en vertu d'un contrat avec le gouvernement québécois. De même, sur la côte est, à l'exception des services de traversier subventionnés par le gouvernement, un seul service (Atlantic Container Express) relie Montréal à Terre-Neuve et un autre transporteur (Atlantic Searoute) est en service entre Halifax et St. John's.

Structure de l'industrie

Si l'on se concentre sur le cabotage dans l'Est du Canada et exclut les exploitants offshore, on peut dire que 32 compagnies exploitent ou possèdent des navires battant pavillon canadien d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux (voir liste au tableau 4). Au 31 décembre 1984, leur flotte totale comprenait 179 navires d'un port en lourd (TPL) cumulatif de plus de 3,4 millions de tonnes. Les transporteurs de vrac sec ont dominé la flotte avec plus de 2,8 millions de TPL, tandis que les pétroliers se sont partagé presque tout le reste du tonnage avec 427 000 TPL. Parmi les 32 entreprises chargées du trafic dans l'Est du Canada, 12 exploitaient des transporteurs de

Tableau 4

CABOTAGE AU CANADA (CÔTE EST ET GRANDS LACS) : SOMMAIRE DE LA FLOTTE

(au mois de décembre 1984)

Compagnie	Nombre de navires	Type	TPL total	TPL moyen	Âge moyen (en années)	Pays où le navire a été construit
Algoma Central Railway	14	Vraquier	392 437	28 031	11	Canada
Aciers Algoma Ltée	1	Marchandises générales	4 785	4 785	21	Canada
Atlantic Container Express	1	Roulier	6 985	6 985	6	Royaume-Uni
Atlantic Searoute Ltd.	1	Roulier	7 132	7 132	5	Royaume-Uni
CN Marine Inc.	3	Passagers/Marchandises générales	5 300	1 767	23	Canada/Royaume-Uni/ Norvège
	2	Marchandises générales	2 463	1 231		
Le Groupe CSL Inc.	25	Vraquier	662 033	26 481	21	Canada
	4	Marchandises générales	34 829	8 707		
Can-Coast Marine Inc.	1	Navire-citerne	15 672	15 672	32	Canada
Carryore Ltd.	5	Vraquier	137 831	27 566	22	Canada/États-Unis
Navigation C.A. Crosbie Ltée	1	Marchandises générales	2 073	2 073	15,5	Allemagne de l'Ouest
	1	Roulier	3 627	3 627		
Fednav Limitée	1	Marchandises générales	7 755	7 755	7	Finlande
	3	Vraquier	105 529	35 176		Canada
Groupe Desgagnés	8	Vraquier	88 473	11 059	38	États-Unis/Royaume-Uni/ Canada
	1	Marchandises générales	6 472	6 472		
Gulf Canada Inc.	2	Navire-citerne	17 406	8 703	8	Canada
Halco Inc.	8	Vraquier	224 064	28 008	19	Allemagne de l'Ouest/ Royaume-Uni/Norvège/ Canada
	7	Navire-citerne	57 878	8 268		
Compagnie de la Baie d'Hudson	1	Marchandises générales	3 134	3 134	20	Suède
Compagnie pétrolière impériale Limitée	7	Navire-citerne	57 808	8 258	19	Canada
Irving Oil Co.	7	Navire-citerne	173 910	24 844	9	Canada
Jensen Shipping	(Navires frétés à Newman)					

Tableau 4 (Suite)

Compagnie	Nombre de navires	Type		TPL total	TPL moyen	Âge moyen (en années)	Pays où le navire a été construit
Lake Ontario Cement Co.	1	Marchandises générales		8 377	8 377	19	Canada
Logistec Navigation	2	Marchandises générales		23 349	11 675	17	Royaume-Uni/Suède/ Norvège
	1	Passagers/Marchandises générales		1 219	1 219		
Misener Shipping	11	Vraquier		317 162	28 833	16	Canada/Royaume-Uni/ Eire
Newman Harbour T.	1	Marchandises générales		5 116	5 116	23	Canada
La Compagnie de navigation North Water Ltée (MV Arctique)	1	Vraquier		28 096	28 096	6	Canada
P & H Shipping	6	Vraquier		96 781	16 130	52	États-Unis/Canada
(N.M.) Paterson & Sons	10	Vraquier		134 506	13 451	19	Canada
Puddister Trading	2	Marchandises générales		4 450	2 225	21	Canada
St. Lawrence Cement Co.	1	Vraquier		1 713	1 713	27	Royaume-Uni
Shediac Tanker	2	Navire-citerne		5 592	2 796	28	Canada/Royaume-Uni
Société des pétroliers Shell du Canada Limitée	5	Navire-citerne		30 219	6 044	19	Canada/Danemark
Société Sofati/Soconav	6	Navire-citerne		52 236	8 706	13	Canada
(Navigation) Sonamar	1	Vraquier		24 481	24 481	14	Royaume-Uni
Texaco Canada	2	Navire-citerne		16 196	8 098	11	Canada/Japon
ULS International Inc.	23	Vraquier		641 031	27 871	21	Canada/Royaume-Uni
Total	179	Vraquier	116	3 408 120	19 040	20	140-Canada 39-Étranger
		Navire-citerne	39				
		Marchandises générales	17				
		Passagers/Marchandises générales	4				
		Roulier	3				
			179				

Source : Commission canadienne des transports, Comité des transports par eau, Canadian Merchant Fleet, 1984 Annual Lists, et Lloyd's Register.

vrac sec et 9, des navires-citernes. Comme l'indique le tableau 5, les trois plus gros exploitants de transporteurs de vrac sec représentaient 51 % de la capacité totale de la flotte.

L'affrètement ou le transport public constitue le type le plus courant d'exploitation, en particulier dans le secteur du transport du vrac sec. Bien que certains exploitants de vraquiers aient des sociétés mères dans les industries minière et céréalière, les plus grosses flottes de transporteurs de vrac sec sont exploitées par des entreprises dont le principal secteur de spécialisation est le transport lui-même. Donc, la plupart des compagnies de transport de vrac sec transportent une variété de marchandises et non exclusivement des céréales ou du minerai pour une société mère. Seuls quelques exploitants aujourd'hui fournissent des services réguliers de transport de marchandises générales ou de passagers ou encore des deux (par exemple Atlantic Container Express, Atlantic Searoute, Logistec et CN Marine).

Entrée et sortie

En comparaison du transport international, le groupe d'entreprises qui assurent les services intérieurs dans l'Est du Canada semble assez stable. Bien que des petites entreprises se soient lancées dans le transport puis l'aient abandonné, aucun gros exploitant n'a abandonné le trafic depuis de nombreuses années. Jusqu'à présent, il y a toujours eu des acheteurs pour prendre en charge à titre d'exploitant toute flotte importante mise sur le

Tableau 5

EXPLOITANTS DE LA CÔTE EST CLASSÉS PAR PORT EN LOURD DES FLOTTES

(décembre 1984)

Tous les exploitants (32)		Exploitants de vraquiers* (12)		Exploitants de navires-citernes (9)	
Compagnie	% de la flotte totale	Compagnie	% de la flotte de vraquiers	Compagnie	% de la flotte de navires-citernes
1) CSL	20,4 %	1) CSL	23,2 %	1) Irving	40,7 %
2) ULS	18,8 %	2) ULS	22,5 %	2) Halco	13,6 %
3) Algoma Central	11,5 %	3) Algoma Central	13,8 %	3) Imperial	13,5 %
4) Misener	9,3 %	4) Misener	11,1 %	4) Sofati/Soconav	12,2 %
5) Halco	8,3 %	5) Halco	7,9 %	5) Shell	7,1 %
6) Irving Oil	5,1 %	6) Carryore	4,8 %		
7) Carryore	4,0 %	7) Paterson	4,7 %		
8) Paterson	3,9 %				
	81,3 %		88,0 %		87,1 %

Flotte totale = 3 408 120 TPL

Flotte vraquiers = 2 852 424 TPL

Flotte de navires-citernes = 426 917 TPL

* Inclut les navires auto-déchargeurs.

Source : Tableau 4.

marché. Les flottes composées de très vieux navires semblent, en particulier, avoir changé de main ces dernières années.

Caractéristiques des flottes

Parmi les 179 navires composant les flottes des 32 exploitants de l'Est du Canada déjà identifiés, 116, ou 65 %, sont des vraquiers (y compris des navires auto-déchargeurs), tandis que 39 sont classés comme navires-citernes, 17 comme transporteurs de marchandises générales, 4 comme navires à passagers ou transporteurs de marchandises générales et 3 comme rouliers. Cette flotte de navires a un port en lourd moyen de 19 000 tonnes et un âge moyen de vingt ans. Les transporteurs de marchandises générales, rouliers et navires-citernes ont tendance à avoir un port en lourd inférieur à 10 000 TPL, tandis que les gros vraquiers ont ordinairement un port en lourd d'environ 26 000-28 000 tonnes. La flotte de navires-citernes est en général plus récente que la flotte de vraquiers (44 % des navires-citernes actuels et 25 % des vraquiers ont été construits après 1970), comme l'indique le tableau 6.

Seulement 39 des 179 navires ont été construits à l'extérieur du Canada. Dix-sept de ces navires ont été construits au Royaume-Uni et huit, aux États-Unis. En outre, la vaste majorité des navires (14 sur 17) lancés durant les années 1980 et immatriculés au Canada ont également été construits au Canada.

Tableau 6

FLOTTE DE L'EST DU CANADA : RÉPARTITION PAR ÂGE ET PAR TYPE DE NAVIRE EN 1984

Type de navire	Année de construction				
	Avant 1960	1960-1969	1970-1979	1980-1984	Total
Vraquiers	38 (33 %)	48 (42 %)	17 (15 %)	12 (10 %)	115 (100 %)
Rouliers			3 (100 %)		3 (100 %)
Passagers/Marchandises générales	1 (25 %)	2 (50 %)	1 (25 %)		4 (100 %)
Marchandises générales	4 (23 %)	12 (71 %)	1 (6 %)		17 (100 %)
Navire-citerne	7 (18 %)	15 (38 %)	12 (31 %)	5 (13 %)	39 (100 %)
Total	50 (28 %)	77 (43 %)	34 (19 %)	17 (10 %)	178 (100 %)

Source : Tableau 4.

D'après les données historiques de la Dominion Marine Association (DMA), le nombre de navires faisant partie de la flotte de l'Est du Canada diminue; cette diminution touche plus particulièrement les vraquiers (à l'exception des navires auto-déchargeurs) et les transporteurs de marchandises générales (voir tableau 7). D'après les rapports sur les navires mis hors service en 1985, la flotte intérieure a encore diminué depuis 1984 et, effectivement, cette tendance semble s'accélérer dans la flotte d'eaux intérieures.

Terre-Neuve — Cabotage

Lorsque Terre-Neuve est entrée dans la Confédération en 1949, Canadien National a hérité des services du Golfe et des services de navigation côtière qui avaient été sous le contrôle de la Newfoundland Railway. Ces services sont maintenant sous la responsabilité de Marine Atlantic, qui a été établie comme société d'État distincte en septembre 1986. Son prédécesseur, CN Marine, constituait une filiale distincte de Canadien National depuis 1979.

Un grand nombre de navires de cabotage privés étaient également en service au moment de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Après cette entrée, ces activités ont subi une baisse rapide, et une bonne partie du trafic côtier de Terre-Neuve a été détournée vers les services ferroviaires. Au milieu des années 1960, tous les armateurs privés, sauf quatre ou cinq, ont frété leurs navires à Canadien National pour qu'il les utilise dans son service côtier.

Tableau 7

FLOTTES DE LA DMA,
1977 ET 1984

Type de navire	Nombre	Jauge brute	% de jauge brute
Vraquiers			
1977	93	1 171 934	62,9 %
1984	69	1 098 525	56,1 %
Navires auto-déchargeurs			
1977	32	498 786	26,8 %
1984	34	688 394	35,2 %
Navires-citernes			
1977	26	141 102	7,6 %
1984	29	154 171	7,9 %
Transporteurs de marchandises générales			
1977	11	45 111	2,4 %
1984	3	13 983	0,7 %
Divers			
1977	7	5 395	0,3 %
1984	2	1 927	0,1 %
Total			
1977	169	1 862 328	100,0 %
1984	137	1 957 000	100,0 %
En 1983	156	2 102 788	

Source : Rapports annuels de la DMA, 1977 et 1984.

Au cours des années, CN n'a pas cessé d'améliorer les services du Golfe, introduisant les transbordeurs de voitures, services de conteneurs, transbordeurs ferroviaires et navires pouvant transporter des camions gros porteurs. Toutefois, l'achèvement de la route transcanadienne en 1965, l'augmentation du tourisme durant l'été et d'autres facteurs ont contribué à accroître la demande de services.

Au cours des années, divers exploitants privés ont également offert des services réguliers de transport de marchandises entre le continent et Terre-Neuve. Par exemple, en 1966, cinq compagnies de navigation à vapeur fournissaient des services réguliers sur sept routes entre Terre-Neuve et les autres provinces. Tôt ou tard, les exploitants ont trouvé pratique de demander des subventions pour la desserte de Terre-Neuve. Par suite de diverses faillites et fusions, il n'y a actuellement que deux services privés réguliers en exploitation entre Terre-Neuve et le continent — Atlantic Container Express, qui assure le transport entre Montréal et St. John's et Atlantic Searoute Ltd., qui dessert le secteur de Halifax à St. John's.

Île du Prince-Édouard

Bien que la plupart des marchandises générales soient transportées par voie ferrée ou camion via les services de traversiers entre l'île du Prince-Édouard et le continent, le transport maritime est encore très important à l'île du Prince-Édouard pour le transport des marchandises en vrac comme le mazout lourd et l'essence. À cause, en grande partie, de ces deux types de marchandises, il y a un déséquilibre dans le trafic intérieur,

les déchargements dépassant de beaucoup les chargements. Par exemple, en 1982, 411 000 tonnes de marchandises ont été déchargées aux ports de l'île du Prince-Édouard tandis que seulement 31 500 tonnes y ont été chargées.

Transport maritime dans l'Arctique de l'Est

La Garde côtière canadienne coordonne le ravitaillement dans l'Arctique de l'Est, notamment le ravitaillement des postes de la ligne Dew pour la United States Air Force. En 1984, 4 transporteurs de marchandises générales et 2 exploitants de navires-citernes ont desservi 35 endroits. Près de 12 000 tonnes de marchandises sèches ont été transportées vers le nord en même temps que 36 000 tonnes environ de produits pétroliers en vrac. Le tableau 8 fournit des données comparatives en ce qui concerne le ravitaillement au cours de la période de 1979 à 1984. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest est le plus gros expéditeur, avec 42 % du tonnage total, suivi par la United States Air Force, avec près de 28 % du total. Les expéditeurs privés peuvent également profiter des tarifs contractuels fédéraux, même si la Compagnie de la Baie d'Hudson et d'autres expéditeurs importants passent souvent des contrats séparément pour le transport des marchandises à destination et en provenance de l'Arctique.

Bien qu'il n'y ait pas beaucoup de compagnies de transport maritime participant au transport dans l'Arctique, il y en a suffisamment pour permettre la concurrence dans les soumissions (présentées en réponse aux appels d'offres de la Garde côtière) à l'égard de chaque route de l'Arctique.

Tableau 8

ACTIVITÉS DE RAVITAILLEMENT DANS L'ARCTIQUE DE L'EST : SOMMAIRE

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Nombre d'endroits desservis	50	43	44	43	43	35
Nombre d'armateurs de navires à cargaisons sèches	3	4	3	4	4	4
Nombre d'armateurs de navires-citerne (pétrolier)	1	1	1	1	1	2
Marchandises sèches (tonnes)						
Vers le nord	10 066	9 777	11 613	10 415	10 008	11 973
Vers l'est ou l'ouest	69	80	5	17	85	303
Vers le sud	459	149	151	170	500	275
Total marchandises sèches	10 594	10 006	11 769	10 602	10 593	12 551
Produite pétroliers en vrac (tonnes)						
Vers le nord	(S/O)	33 925	25 325	28 648	27 363	33 182
Combustibles de soutes de la GCC	(S/O)	6 542	7 988	7 736	2 381	2 944
Total produits pétroliers	(S/O)	40 467	33 313	36 384	29 744	36 126

Source : TRANSPORTS CANADA, Garde côtière, Systèmes de la flotte, Rapport sur le ravitaillement de l'est de l'Arctique, 1984, TP 2506 (1984), p. 59.

Opérations de ravitaillement offshore

Au mois d'octobre 1985, environ 35 navires (un peu moins qu'en 1984) étaient utilisés pour le soutien des activités de forage au large de la côte est du Canada, et 8 entreprises s'occupaient de l'exploitation de ces ravitailleurs offshore (voir tableau 9).

Ces dernières années, il y a eu un changement dramatique dans l'utilisation de ravitailleurs battant pavillon canadien sur la côte est. À la fin de 1981, seulement 10 navires de ravitaillement battant pavillon canadien étaient exploités dans la région, mais à la fin de 1984, il y en avait 36. Un grand nombre de ces navires ont été construits à l'étranger précisément pour le trafic canadien. Par exemple, durant la période de 1982 à 1984, 17 navires de ravitaillement ont été construits dans des chantiers maritimes étrangers et immatriculés directement au Canada. Quatre autres navires ont été construits au Canada et quelques anciens navires canadiens ont été réaffectés aux activités sur la côte est. Des navires existants battant pavillon britannique et américain principalement sont également passés sous pavillon canadien.

Un facteur qui peut avoir contribué à cette tendance sont les changements dans les lois sur les douanes et l'accise (en vigueur le 30 juin 1983) qui, aux fins des douanes, ont étendu la limite territoriale du Canada jusqu'à la bordure extérieure du plateau continental. Des changements correspondants dans la législation du transport ont été annoncés mais non encore édictés.

Tableau 9

NAVIRES DE RAVITAILLEMENT - CÔTE EST

(Navires exploités au 1er octobre 1985)

Exploitant/Entrepreneur/ Armateur canadien		Détails concernant le navire					Construction		Propriétaires (selon le Lloyd's Registry)
N° de la Lloyd's	Nom	Type	Vitesse noeuds	Puissance	TPL	Pavillon	Année	Pays	Gérant/Armateur - Armateur enregistré
Acadian Offshore Services Inc.									
8127816	Acadian Gail (Ex-Mortier)	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	14	(5 533)	1 869	Can.	1982	Canada	Petro Canada Exploration Inc. (Acadian Offshore Services Inc. achetée à la fin de 1983)
Balder Offshore Canada Inc.									
7623916	Balder Baffin	Ravitailleur	14	5 480	1 604	Can.	1980	Canada	Balder Management A/S-Desea Ltd. (R.-U.)
8123169	Balder Borkum	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	16	(5 966)	1 050	Can.	1982	Allemagne de l'Ouest	Balder Management A/S-K/S A/S Balder 2 Supply (R.-U.)
8209377	Balder Challenger	Ravitailleur	14	5 400	2 647	Can.	1983	Canada	Balder Offshore Canada Inc.-Labrador Offshore Co. Ltd.
8121484	Balder Hesnes	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	16	8 000	1 058	Can.	1983	Norvège	Balder Management A/S-Maplespray Ltd. (R.-U.)
7623904	Balder Hudson	Ravitailleur	14	5 480	1 604	Can.	1980	Canada	
8105076	Balder Husum	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	16	(5 966)	1 050	Can.	1982	Allemagne de l'Ouest	Balder Management A/S-Desea Ltd. (R.-U.) Balder Management A/S-K/S A/S Balder 9 Supply (R.-U.)
8215625	Balder Kiel	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	16	7 341	1 017	Can.	1983	Allemagne de l'Ouest	Balder Management A/S-Kielspray Ltd. (R.-U.)
8126965	Balder Mandal	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	16	8 000	1 050	Can.	1982	Norvège	Balder Management A/S-Sablespray Ltd. (R.-U.)
Crosbie Offshore Services Ltd. (Navires maintenant exploités par OSA Marine Ltd.)									
7429164	Ravensturm (ex. Boltentor)	Ravitailleur	15	6 000	1 164	Can.	1976	Allemagne de l'Ouest	OSA Ltd.* (UK)-Boltentor Supp. Vessel Ltd. (Crosbie Offshore Svcs.) (St. John's)
7516876	Kreuzturm	Ravitailleur	15	6 000	2 350	Can.	1977	Allemagne de l'Ouest	OSA Ltd.-Hansashore Canada Inc. St. John's
7500308	Neutor	Remorqueur/ Ravitailleur	15	(4 474)	1 165	Can.	1977	Allemagne de l'Ouest	OSA Ltd.-Neutor Supply Vessel Ltd. St. John's
7429152	Nordertor	Ravitailleur	15	6 000	1 165	Can.	1976	Allemagne de l'Ouest	OSA Ltd.-Nordertor Supply Vessel Ltd. (St. John's)
7415137	Schnoorturm	Remorqueur/ Ravitailleur	15	9 460	1 300	Can.	1976	Allemagne de l'Ouest	OSA Ltd.-Hansashore Canada Inc. St. John's

* Crosbie Offshore Service - Manager; OSA -- Offshore Supply Assoc. Ltd. (Royaume-Uni) est une filiale d'écoulement et d'exploitation de : VTG VEREINIGTE TANKLAGEN UND TRANSPORT MITTEL G.M.B.H. (Allemagne de l'Ouest).

Tableau 9 (Suite)

Exploitant/Entrepreneur/ Armateur canadien		Détails concernant le navire					Construction		Propriétaires (selon le Lloyd's Registry)
N° de la Lloyd's	Nom	Type	Vitesse noeuds	Puissance	TPL	Pavillon	Année	Pays	Gérant/Armateur - Armateur enregistré
Husky Bow Valley Exploration									
8203189	Bonavista Bay	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	16	11 200	2 420	Can.	1983	Canada	Husky Mar.Svcs.-Husky Oil Mktng. & Bow Valley Sv.
8204937	Chignecto Bay	Remorqueur/ Ravitailleur	15	11 200	2 170	Can.	1983	Corée du Sud	" " " " "
8204949	Gabarus Bay	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15	11 200	2 170	Can.	1983	Corée du Sud	" " " " "
8211564	Mahone Bay	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15	11 200	2 170	Can.	1983	Corée du Sud	" " " " "
8203141	Placentia Bay	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	13	11 200	2 350	Can.	1983	Canada	" " " " "
8211576	Trinity Bay	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15	11 200	2 170	Can.	1983	Corée du Sud	" " " " "
Offshore Atlantic Ltd.									
7623899	Offshore Atlantic (ex Offshore Hunter)	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15	6 000	1 971	Can.	1979	Canada	Offshore Atlantic Ltd.
7623887	Offshore Trader (ex Norman Trader)	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15	6 000	1 086	Can.	1979	Canada	Offshore Atlantic Ltd.
Seaforth-Fednav Inc.									
8126850	Seaforth Atlantic	Remorqueur/ Ravitailleur (A)		12 240	1 477	Can.	1983	Corée du Sud	Seaforth Fednav Ltd.-Fednav Ltd.
7400388	Seaforth Highlander	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	14	7 604	1 263	Can.	1976	R.-U.	Seaforth Fednav Ltd.-Seaforth Maritime (Highlander) Ltd.
8126848	Arctic Shiko	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	16	12 240	1 477	Can.	1983	Corée du Sud	Seaforth Fednav Ltd.-Fednav Ltd.
8121159	Takapu	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	18	12 240	1 710	Can.	1983	Corée du Sud	Fednav Ship Mgmt. Ltd.-Container Rentals Ltd. (R.-U.)
8121147	Toanui	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	18	12 240	1 710	Can.	1983	Corée du Sud	Fednav Ship Mgmt. Ltd.-Container Rentals Ltd. (R.-U.)
Secunda Marine Services Ltd.									
7391317	Heather Sea	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15	7 200	1 697	Can.	1975	É.-U.	North Sea Logistics Ltd.-Secunda Marine Services Ltd.
7391288	Claymore Sea	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	14	7 200	1 697	Can.	1974	É.-U.	North Sea Logistics Ltd.-Secunda Marine Services Ltd.
7391290	Tartan Sea	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	14	7 200	1 697	Can.	1974	É.-U.	North Sea Logistics Ltd.-Secunda Marine Services Ltd.

Tableau 9 (Suite)

Exploitant/Entrepreneur/ Armateur canadien		Détails concernant le navire					Construction		Propriétaires (selon le Lloyd's Registry)
N° de la Lloyd's	Nom	Type	Vitesse noeuds	Puissance	TPL	Pavillon	Année	Pays	Gérant/Armateur - Armateur enregistré
Wimpey Sable Marine Ltd.									
8003979	Wimpey Seahunter	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15		2 085	R.-U.	1982	R.-U.	G. Wimpey P.L.C. (R.-U.)-Wimpey Marine Ltd.
7403471	Wimpey Seatiger	Remorqueur/ Ravitailleur (A)	15		1 374	R.-U.	1975	Pays-Bas	G. Wimpey P.L.C. (R.-U.)-Wimpey Marine Ltd.
Wolf Offshore Transport Ltd.									
(Navires qui ont cessé d'être utilisés au Canada le 1er octobre 1985)									
7826075	Seawolf-101	Ravitailleur (A)	15	8 640	1 083	Can.	1982	Espagne	Wolf Offshore Trans. Ltd.-Crofton Ltd.(Bermudes)
7826087	Seawolf-102	Ravitailleur (A)	15	8 640	1 083	Can.	1982	Espagne	Wolf Offshore Trans. Ltd.-Crofton Ltd.(Bermudes)

(A): Manutention des ancres

Source: Commission canadienne des transports, Comité des transports par eau, et Lloyd's Directory.

En même temps que le retrait progressif du Programme d'encouragement du secteur pétrolier (PESP) et la baisse générale des prix mondiaux du pétrole, le niveau actuel des activités de forage au large de la côte est tombé brusquement et il est difficile de prévoir les niveaux futurs d'activité. Toutefois, l'expansion de la flotte offshore semble peu probable et, effectivement, depuis la saison de 1985, une diminution importante a lieu.

À défaut de données de Statistique Canada sur le secteur offshore, on a utilisé les deux ports principaux, St. John's et Halifax, comme sources de données. Ensemble, ils ont chargé 380 000 tonnes métriques de marchandises à destination dés lieux de forage durant les exercices de 1983 et 1983-1984 respectivement. Les principales marchandises transportées par les navires de ravitaillement sont l'eau, le mazout et la barytine.